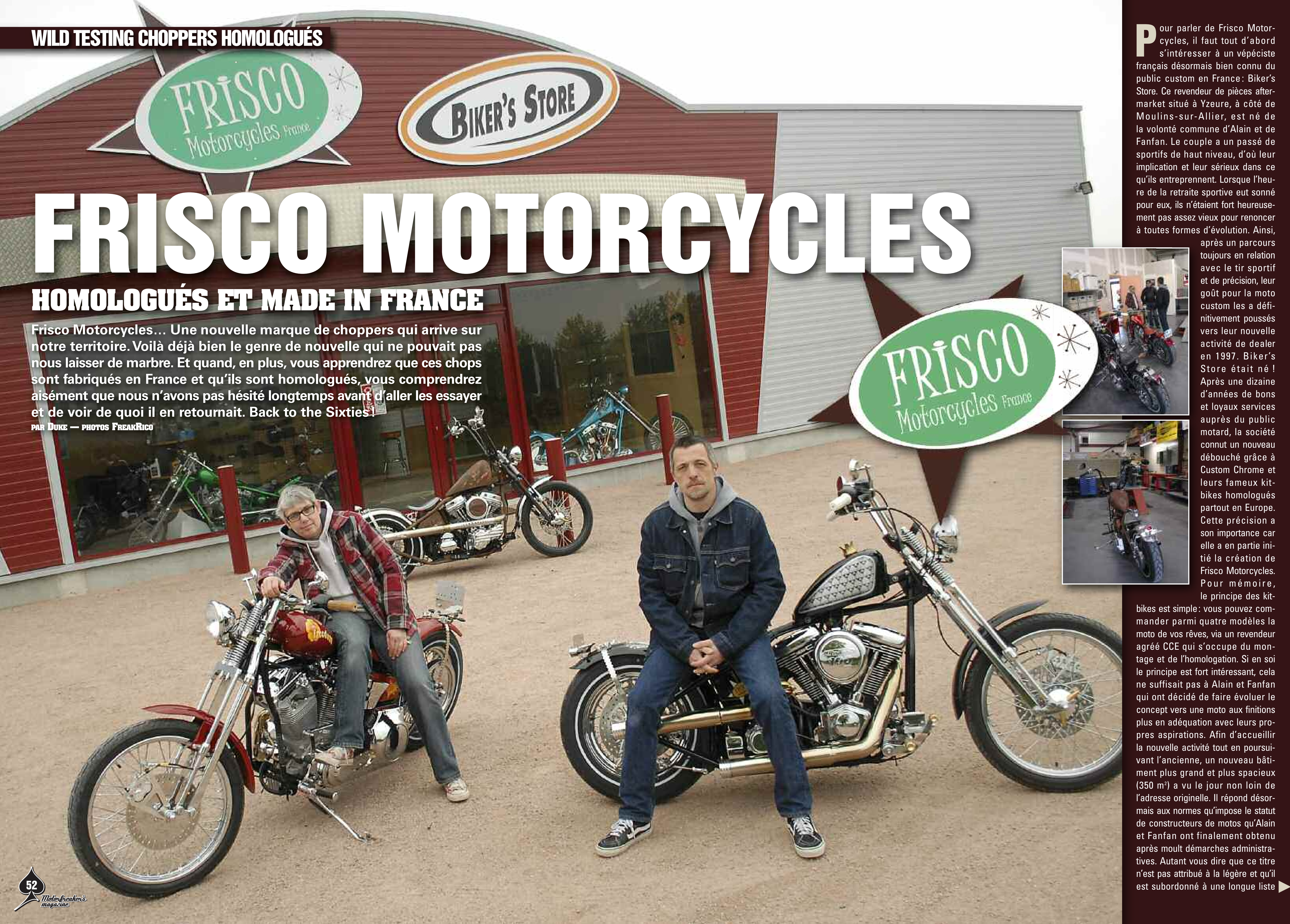


FRISCO MOTORCYCLES

HOMOLOGUÉS ET MADE IN FRANCE

Frisco Motorcycles… Une nouvelle marque de choppers qui arrive sur notre territoire. Voilà déjà bien le genre de nouvelle qui ne pouvait pas nous laisser de marbre. Et quand, en plus, vous apprendrez que ces chops sont fabriqués en France et qu'ils sont homologués, vous comprendrez aisément que nous n'avons pas hésité longtemps avant d'aller les essayer et de voir de quoi il en retournait. Back to the Sixties !

PAR DUKE — PHOTOS FREAKRICO

Pour parler de Frisco Motorcycles, il faut tout d'abord s'intéresser à un vépéciste français désormais bien connu du public custom en France : Biker's Store. Ce revendeur de pièces aftermarket situé à Yzeure, à côté de Moulins-sur-Allier, est né de la volonté commune d'Alain et de Fanfan. Le couple a un passé de sportifs de haut niveau, d'où leur implication et leur sérieux dans ce qu'ils entreprennent. Lorsque l'heure de la retraite sportive eut sonné pour eux, ils n'étaient fort heureusement pas assez vieux pour renoncer à toutes formes d'évolution. Ainsi, après un parcours toujours en relation avec le tir sportif et de précision, leur goût pour la moto custom les a définitivement poussés vers leur nouvelle activité de dealer en 1997. Biker's Store était né ! Après une dizaine d'années de bons et loyaux services auprès du public motard, la société connut un nouveau débouché grâce à Custom Chrome et leurs fameux kit-bikes homologués partout en Europe. Cette précision a son importance car elle a en partie initié la création de Frisco Motorcycles. Pour mémoire, le principe des kit-bikes est simple : vous pouvez commander parmi quatre modèles la moto de vos rêves, via un revendeur agréé CCE qui s'occupe du montage et de l'homologation. Si en soi le principe est fort intéressant, cela ne suffisait pas à Alain et Fanfan qui ont décidé de faire évoluer le concept vers une moto aux finitions plus en adéquation avec leurs propres aspirations. Afin d'accueillir la nouvelle activité tout en poursuivant l'ancienne, un nouveau bâtiment plus grand et plus spacieux (350 m²) a vu le jour non loin de l'adresse originelle. Il répond désormais aux normes qu'impose le statut de constructeurs de motos qu'Alain et Fanfan ont finalement obtenu après moult démarches administratives. Autant vous dire que ce titre n'est pas attribué à la légère et qu'il est subordonné à une longue liste ▶

La Fearless est incontestablement le modèle qui a retenu notre attention, imaginez-la avec quelques variations de guidon ou de selle...

La Fearless de notre essai était dotée de quelques piécettes en laiton du meilleur effet...

d'obligations aussi rigoureuses que drastiques. De ce fait le montage de chaque machine suit un processus très précis et dûment paramétré, gage de soin et d'attention. Ainsi chaque machine commandée est montée en un peu plus d'un mois, le temps de valider le montage dans son ensemble, la peinture et les éventuels petits tracas qui pourraient survenir.

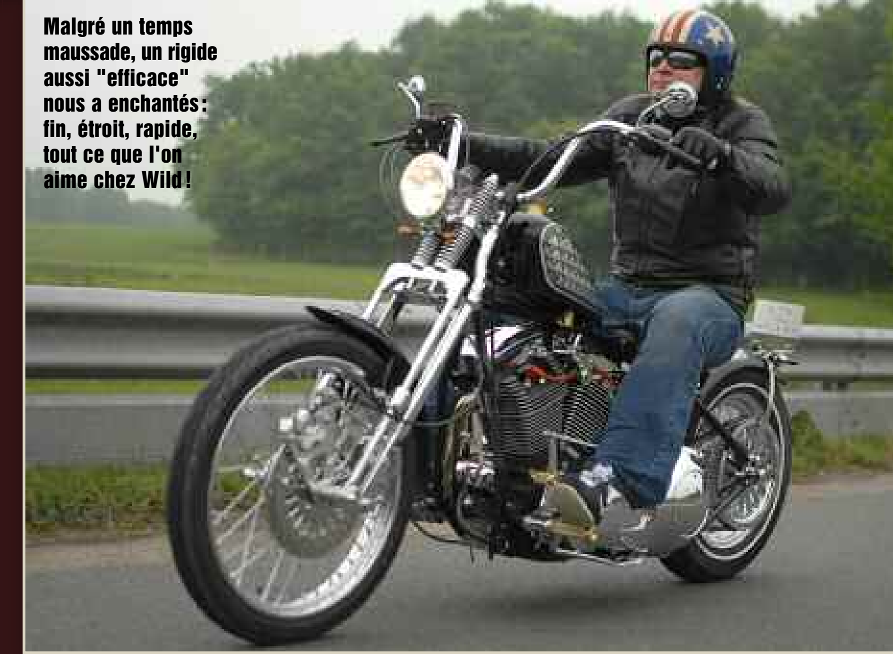
BAY AREA SPIRIT

Comme pour beaucoup d'entre nous, le couple a été marqué depuis longtemps par l'esprit intemporel qui se dégage des machines simples et efficaces que les motorfreakers se montaient dans la Bay Area des sixties. Cette sensibilité, liée aux facilités pour disposer aujourd'hui d'un large choix de pièces aftermarket, a permis de tracer les principales caractéristiques de la machine souhaitée, un engin léger paré des accessoires typiques de ces années d'or, apehanger, cadre rigide, fourche springer... Si j'évoquais plus haut les kit-bikes Custom Chrome c'est aussi parce que c'est l'un d'entre eux qui a servi de prototype à la construction du modèle Stubborn ("Têtu" en français). Frisco Motorcycles a ainsi pu définir le choix des différentes pièces et des accessoires leur permettant de parvenir à leur but. Aujourd'hui la gamme Hot King comporte donc trois modèles, la Stubborn, la Fearless ("Intrépide") et la Freedom ("Liberté"). Chacune de ces machines s'articule autour de la même base : cadre Santee wishbone sans stretch et avec un rake de 30° — un grand classique —, une fourche springer, un moteur RevTech de 88 cubic inches (1450 cc) ou de 100 cubic inches (1640 cc). Optionnellement Frisco Motorcycles a également reçu l'agrément pour la version 110 ci (1800 cc) de ce moteur mais la configuration en 100 ci fournit déjà son lot de sensations, surtout dans une partie cycle aussi dépouillée.

Pour l'essentiel, on distinguera les trois versions des motos de par leurs équipements respectifs : réservoir Cole Foster, kit Pan Xzotic, échappement 2-en-1 BSL pour la Stubborn, échappement 2-en-2 BSL, réservoir d'essence mustang ou peanut sur les Fearless & Freedom. Le tour du propriétaire est vite effectué, les belles n'ont rien à cacher. Le pourraient-elles d'ailleurs? On appréciera au passage le traitement du faisceau qui est plutôt discret, compte tenu du surcroît de fil et reniflards imposés par la norme Euro 3. L'autre bonne surprise est la présence d'un kick starter tout à fait fonctionnel en plus du démarreur électrique. Nul doute que certains vont se remettre à la musculation. De mollet bien sûr !

ROCK'N'ROLL FOR LIFE

On papote on papote, mais pendant ce temps les machines sont là, bien réelles, et leur attitude r'n'r nous invite à un ride improvisé. Chez Wild on ne vous cache pas qu'on ne recule pas devant un petit tour à la fraîche en rigide. C'est carrément un fin bonheur de s'évader sur les routes avoisinantes même si la météo du matin n'est pas des plus encourageantes. Immédiatement on prend ses marques. Sur ces chops aux allures vintage, il y a vous, le peanut tank de la Fearless surmonté par le phare et le apehanger qui fendez le décor. Il me revient aussitôt à l'esprit cette maxime hispanisante qui résume assez bien ces petits moments de liberté : pura vida ! Pourtant, tout en appréciant ô combien la machine est légère et vive (merci la géométrie du cadre et le pneu de 130 à l'arrière), on se prend à rêver d'un usage quotidien de l'engin, notamment en ville. Imaginez un peu le tableau : vous au milieu des scooters et des trapanelles en plastique au feu, à la nuance près que, en cas de contrôle, ben il ne se passe pas grand-chose, votre engin est rigoureusement en règle... Quel pied ! Le bloc 100 ci RevTech, accouplé à une boîte cinq rapports, qui anime la Fearless de notre essai se montre assez docile. La machine étant quasiment neuve, je ne me suis pas permis de pousser à fond cette mécanique mais ce moteur a déjà fait ses preuves et ceux qui l'ont déjà utilisé (Gaby par exemple) n'ont jamais eu à se plaindre ▶



Malgré un temps maussade, un rigide aussi "efficace" nous a enchantés : fin, étroit, rapide, tout ce que l'on aime chez Wild !





Réel plaisir que de croiser à nouveau des motos essentielles, gageons qu'elles trouveront un public à la recherche d'authenticité…

Mini, mini, disait la chanson, mais le minimun syndical est là, compteur Motogadget très complet, échappement deux-en-un BSL, le tout homologué…

de ses performances et de sa fiabilité. Le système d'échappement qui, en ces temps de normalisation, a malgré tout son mot à dire sonne plutôt bien. En termes de mélodie, j'accorde toutefois un léger avantage au système 2-en-2 installé sur la Fearless et la Freedom. Il ne faut pas occulter le fait que les chops Frisco Motorcycles sont tous montés en cadre rigide et si la ligne de ce dernier est très pure il est sans compromis. Savoir souffrir pour être beau en quelque sorte. Qu'on se rassure, la selle montée sur ressort permet de récupérer un peu de confort, si tant est que le terme soit approprié. Les réservoirs de type peanut ou mustang vous permettront néanmoins d'effectuer des pauses régulières compte tenu de leur capacité plutôt limitée, mais cela fait partie de la mentalité de ce type de machine. La fourche springer nécessite également un mode d'emploi, le système springer inventé pratiquement en même temps que la moto repose sur une combinaison de ressorts, biellettes et axe de roue déporté. S'il n'a pas évolué depuis sa création, c'est un élément de châssis toujours aussi beau à admirer. Par conséquent on évitera les très gros freinages du genre "plantage" ou "trappeur" comme sur circuit même si l'étrier avant et son disque remplissent très correctement leur rôle, sans oublier la présence d'un étrier/disque à l'arrière de la moto. Mais le charme de ces machines est ailleurs et la performance pure n'est pas leur but. Signalons enfin que les chops Frisco Motorcycles sont homologués en solo, l'arrière du cadre et le garde-boue étant prévus en conséquence…

Afin de parfaire le "total look" certains opteront peut-être pour une courroie primaire et son embrayage à sec comme il se doit.

Cet essai m'a plutôt enthousiasmé tant il est vrai que ce type de moto rentre parfaitement dans les critères de choix qui ont les préférences du Wild Crew et que les choppers Frisco Motorcycles correspondent tout à fait à l'idée que l'on peut se faire d'un chop — moto étroite et homogène — avec le recul de notre culture. Malgré le décalage induit par la rigidité du cadre ou le fonctionnement antique de la fourche springer, on tient là un vrai morceau de moto authentique techniquement remis au goût du jour et fort agréable à conduire. Un retour aux sources du plaisir de la moto ? ***WM***

FICHE TECHNIQUE

Moteur
Marque : RevTech Euro 3, 88 ci (1427 cc) sauf modèle Stubborn, 100 ci (1647 cc), 110 ci (1801 cc)
Carburateur : Mikuni HSR 42 – Euro 3
Allumage : électronique RevTech, bobine Dyna

Transmission
Boîte de vitesses : RevTech 5 rapports avec kick
Transmission primaire : par chaîne, carter étanche
Transmission secondaire : par courroie
Démarrage : kick et électrique

Partie cycle
Marque : Santee type wishbone, rigide avec 30° de rake
Fourche : DNA type springer
Roues/jantes : 40 rayons, 16 x 3.00 à l'arrière, 21 x 2.15 à l'avant
Pneumatiques : 130 x 90 x 16 à l'arrière, 90 x 90 x 21 à l'avant
Freinage av./ar. : étriers RST 4 pistons, durites Goodridge

Accessoires et finitions
Commodos : type OEM
Commandes avancées : type OEM chromées (Fearless et Freedom), SJP (Stubborn)
Réservoir d'huile : type "fer à cheval", de 3,30 litres
Réservoir d'essence : type peanut de 8,5 litres (Fearless), type mustang de 8,3 litres (Freedom), type Cole Foster (Stubborn)
Guidon : apehanger (Fearless), drag bar et risers dog bones (Freedom), apehanger (Stubborn)
Échappements : BSL 2-en-2 shotgun inox norme Euro 3 (Fearless et Freedom), BSL 2-en-1 inox norme Euro 3 (Stubborn)
Compteur de vitesse : marque Motogadget multifonction
Peinture : cadre époxy, plusieurs teintes possibles. Carrosserie, peinture aérographe contractuelle, peinture personnelle sur devis.
Poids : 254 kg

Tarif

Fearless 88	moteur alu	21720 euros
	moteur noir wrinckle	21760 euros
	moteur alu poli	22435 euros
Fearless 100	moteur alu	21940 euros
	moteur noir wrinckle	21995 euros
	moteur alu poli	22560 euros
Fearless 110	moteur alu	22200 euros
	moteur noir wrinckle	22250 euros
	moteur alu poli	22870 euros
Freedom 88	moteur alu	21780 euros
	moteur noir wrinckle	21820 euros
	moteur alu poli	22495 euros
Freedom 100	moteur alu	21995 euros
	moteur noir wrinckle	22060 euros
	moteur alu poli	22620 euros
Freedom 110	moteur alu	22260 euros
	moteur noir wrinckle	22350 euros
	moteur alu poli	22930 euros
Stubborn 100	moteur alu	24410 euros
	moteur noir wrinckle	24460 euros
	moteur alu poli	25030 euros
Stubborn 110	moteur alu	24660 euros
	moteur noir wrinckle	24720 euros
	moteur alu poli	25340 euros

Constructeur : Frisco Motorcycles,
RD 526 Zone Millepertuis, 03400 Yzeure
Tél. : 04 70 20 42 31
Site : www.frisco-motorcycles.fr